

## ÁREA DE OPERAÇÕES INDUSTRIAIS 2 - AO2

### GERÊNCIA SETORIAL DO COMPLEXO AUTOMOTIVO

Data: Setembro/99

Nº 26

#### DISTRIBUIÇÃO REGIONAL

##### INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E DE AUTOPEÇAS

Com o recente ciclo de investimentos da indústria automobilística vem ocorrendo uma desconcentração regional da produção de veículos que pode ser vista pela instalação de empresas fora do estado de São Paulo mas, também pela mudança das empresas para o interior deste estado.

O parque de autopeças criado em diversos municípios do estado de São Paulo, abrangendo principalmente a região do ABCD, foi-se alterando com o crescimento da produção da Fiat e com as estratégias desta empresa de atrair fornecedores para sua proximidade e de implementar uma forte programa de desverticalização. O estado de São Paulo, especialmente a região do ABC, permanece ainda como principal produtor de veículos e de autopeças.

Os gráficos 1 e 2 mostram a distribuição dos investimentos recentes abrangendo apenas aqueles relativos às novas plantas e considerando o valor total, ou seja, incluindo aqueles relativos à modernização e desenvolvimento de produtos.

Gráfico 1

Distribuição dos Investin

- Novas Plantas

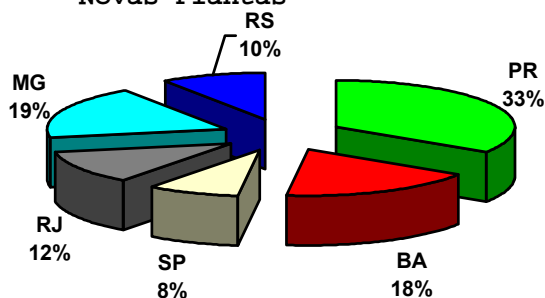
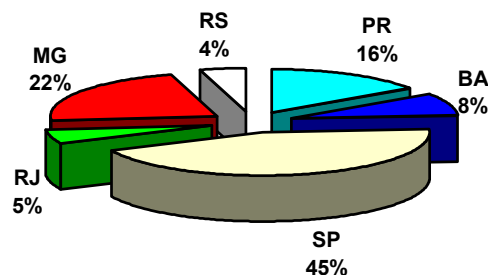
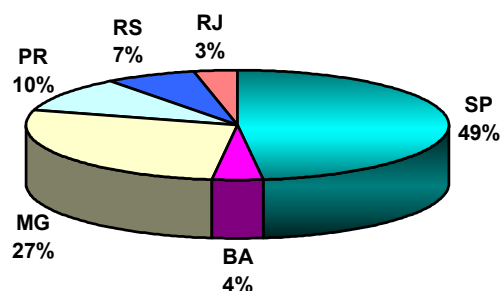


Gráfico 2  
Distribuição dos Investim



Considerando-se constante a produção das unidades em São Paulo e acrescentando-se a produção prevista das novas unidades, haveria mudança quanto à participação dos estados. São Paulo e Minas Gerais que detêm a totalidade da produção passariam a participar com 75%, sendo portanto, ainda o principal polo.

Gráfico 3  
Distribuição da Produç



O quadro de distribuição do setor de autopeças ainda não é suficientemente claro. A indústria automobilística possui um significativo efeito de encadeamento e a indústria fornecedora abrange vários setores. Sabe-se porém que, em função das mudanças nas políticas de compras das montadoras e do processo de desverticalização, diversos fabricantes chegam ao país. Isto se verifica para as montadoras já existentes mas são principalmente as novas que estão trazendo fornecedores que ainda não haviam se instalado no país.

No entanto, apesar da instalação de fabricantes associados às novas montadoras nas proximidades da fábrica de veículos, estima-se que grande parte da produção virá do Estado de São Paulo, pelo menos inicialmente. Observa-se, também, que é necessário um certo tempo e determinada escala de produção para desenvolver um parque fornecedor representativo.

### São Paulo

O estado de São Paulo concentra em torno de 75% da produção de veículos, mais de 40% das vendas de veículos de produção nacional no país (Gráfico 4) e mais de 80% das unidades industriais de autopeças (Gráfico 5).

Gráfico 4  
Vendas de Veículos por

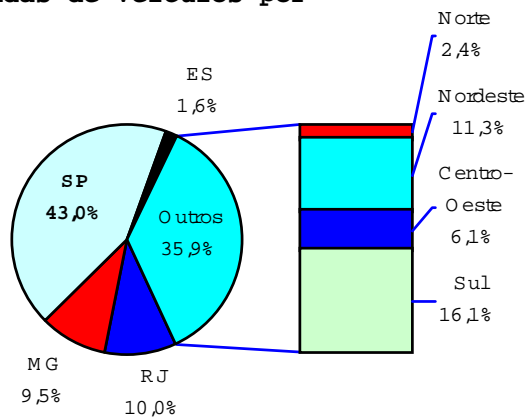
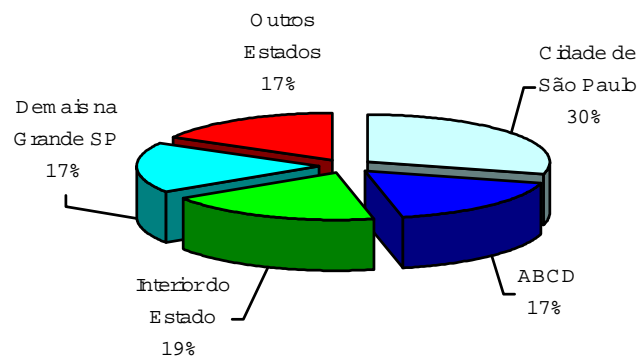


Gráfico 5  
Distribuição Regional das A



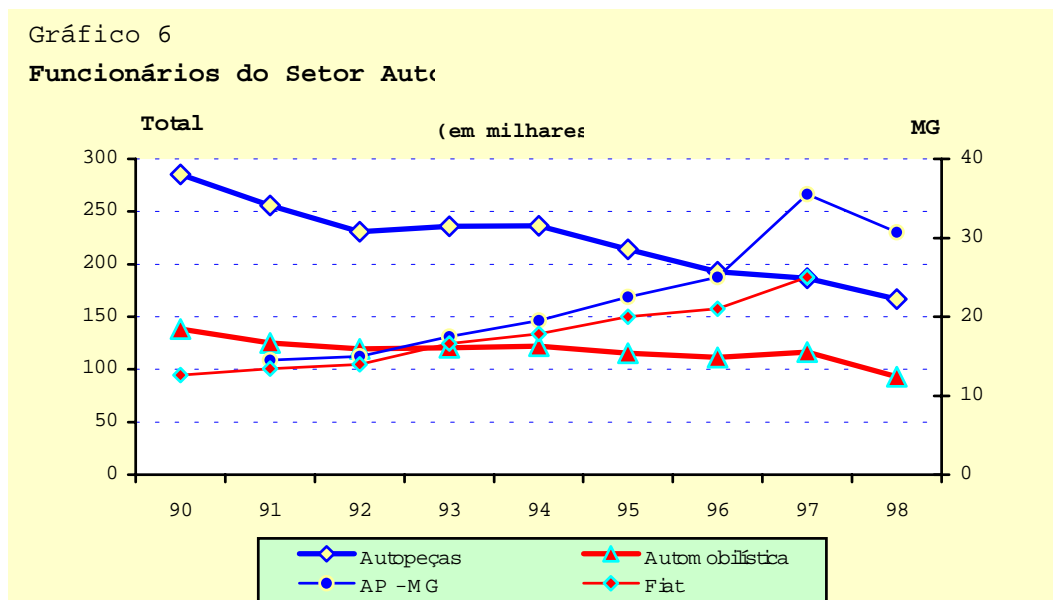
A maior parte dos investimentos das montadoras vêm sendo destinados à modernização das plantas existentes. Com relação a novas plantas da indústria automobilística, foram instaladas as fábricas da Honda e da Toyota, ambas na região de Campinas, e a fábrica de motores da Volkswagen em São Carlos.

As plantas existentes no estado de São Paulo vêm passando por sucessivas etapas de modernização, observando o crescimento dos índices de automação e a implementação de diversos programas de terceirização nestas fábricas. Aquelas localizadas na região do Vale do Paraíba foram construídas ou reformuladas instalações mais modernas e com maior participação de fornecedores externos. Com relação às unidades instaladas na região do ABC, mais verticalizadas, são realizados também gastos em modernização e alguma transferência de atividade produtiva para terceiros.

Com relação ao setor de autopeças, verificam-se também os investimentos para modernização e entrada de novas empresas. A transferência de atividades, a fabricação de veículos mundiais e a política de compras de *follow sourcing* das montadoras levam também à instalação de fabricantes estrangeiros de partes e peças no estado aumentando o parque existente.

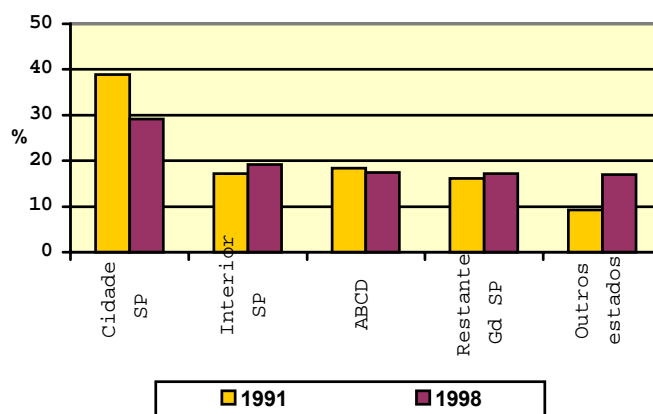
Por outro lado, muitas empresas de autopeças encerraram suas atividades no ABCD, transferindo-se para o interior do estado ou para Minas Gerais. Observa-se no Gráfico 6 que o número de trabalhadores nas empresas de autopeças e nas montadoras vem caindo durante toda a década de 90, enquanto em Minas Gerais o número de pessoas empregadas pelos mesmos setores aumentou.

Verifica-se (Gráfico 7) também que dentro do próprio estado vem ocorrendo uma relocação das empresas registrando-se redução do número de empresas na Grande São Paulo e na região do ABCD no período 1991-1998.



Fontes: Anfavea, INDI/MG, Sindipeças/MG

Gráfico 7  
Distribuição Empresas Aut



## Minas Gerais

O desenvolvimento do polo automotivo mineiro confunde-se com o crescimento da Fiat no Brasil instalada, durante a década de 70, no município de Betim. No final da década de 80, somente 26% das compras desta montadora eram de fornecedores localizados no próprio estado. A previsão é que em 1999 atinja 75% do valor de compras, sendo que 90% de seus fornecedores encontram-se em Minas Gerais.

A evolução da Fiat levou a expansão do parque ofertante e ao crescimento de seus fornecedores, pois houve uma desverticalização significativa da montadora. Inicialmente foram atraídos fabricantes que já

possuíam plantas no país. Esta atração de fornecedores para Minas não estava ligada necessariamente a fornecedores de sistemas, mas sim a uma estratégia de reduzir custos de logística e estoques assim como permitir um melhor acompanhamento destas empresas. Muitas empresas instaladas em São Paulo estabeleceram unidades em Minas Gerais. Mais recentemente, novas unidades de fornecedores mundiais da montadora instalaram-se no país, além de outras empresas do grupo Fiat.

Ao final da década de 90, mais duas montadoras viriam instalar-se em Minas Gerais: a Iveco, subsidiária da Fiat para caminhões e comerciais leves, e a Mercedes Benz (Daimler Chrysler). Esta última possui alguns fornecedores instalados no próprio estado de Minas Gerais que são responsáveis por volume representativo de compras observando-se ainda que três são novos no país.

### **Rio de Janeiro**

A atuação do estado do Rio de Janeiro nesta expansão da indústria automobilística pode ser considerada bastante modesta apesar de ser o segundo mercado do país. O estado ainda não possui um significativo número de empresas do setor automotivo. A fábrica de caminhões da Volkswagen, no município de Resende, funcionando desde 1995, sob a forma de consórcio modular, tem fornecedores diretos instalados dentro da planta que se abastecem de suas unidades basicamente localizadas em São Paulo.

Em 1997, a Peugeot-Citroën decidiu construir uma fábrica no município de Porto Real e deverá iniciar a produção em 2001. Quanto ao parque de fornecedores, poderão ser atraídos para Porto Real alguns dos fornecedores mundiais, como por exemplo, a Ecia e a Bertrand Faure.

### **Paraná**

No Paraná, onde já se localizavam as plantas da Volvo, caminhões e ônibus, da New Holland, tratores agrícolas, e um pequeno parque local de fornecedores, foram implantados três projetos de novas montadoras. Em função destas fábricas, o número de fornecedores novos no estado é relevante, estimado em torno de 45 pelas informações divulgadas por publicações do estado, dos quais apenas cinco estavam presentes no país até 1998. Além da prática do *follow sourcing*, o número de fornecedores novos é resultado do volume de produção expressivo e do fato de serem novas no país, portanto sem uma rede já desenvolvida. Estes fornecedores, em função da responsabilidade de entrega de produtos a custos competitivos são hoje os principais interessados em desenvolver uma rede de subfornecedores o que pode vir a ocorrer tanto no próprio estado como em São Paulo.

### **Rio Grande do Sul**

O estado possui tradicionais fabricantes de veículos comerciais e máquinas agrícolas e uma parque metal mecânico associado. Dados do Nitec/Ufrgs estimam um parque de autopeças em torno de 200 empresas sendo a maioria de pequeno e médio porte.

Em função do investimento da General Motors em uma fábrica de volume significativo e da existência deste parque local foi traçado um diagnóstico das empresas locais, com objetivo de torná-las capacitadas para integrarem a cadeia produtiva. (estudo realizado pelo Nitec/UFRGS e pela Compet/Fiergs).

A montadora conta com fornecedores de primeira linha instalados no terreno da fábrica e a grande maioria destes já estão presentes no país com plantas em São Paulo. Estes fornecedores diretos, em função de terem suas plantas originais em São Paulo, deverão trazer, pelo menos inicialmente, peças e partes produzidas naquelas fábricas embora haja necessidade de desenvolverem localmente subfornecedores para redução de custos de logística e de estoques.

### **Conclusão**

A maioria das novas fábricas de veículos está sendo instalada fora do estado de São Paulo.

O impacto destes novos investimentos na região tradicional de produção de veículos ainda não pode ser avaliado, mas deverá ser considerado no futuro o nível de emprego na região e a redução da participação na produção total do país.

No caso das autopeças isto não necessariamente ocorrerá, pois São Paulo ainda deve permanecer como o grande centro de fabricação de peças e componentes, que serão montados pelos sistemistas instalados nos demais estados.

Tendo em vista a necessidade de aumentar a participação das compras locais, em função de obter menores estoques, redução de custos de logística e maior flexibilidade de operação, acredita-se que há espaço para desenvolvimento de empresas locais para atender não só às montadoras, mas,

principalmente, aos novos fornecedores diretos instalados no país. O envolvimento e amadurecimento das empresas locais passa, de modo geral, pela maior qualificação e capacitação tecnológica.

**Ficha Técnica:**

**Angela Maria M. M. Santos**

**Gerente Setorial**

Caio Marcio M. Pinhão - Engenheiro

Apoio Bibliográfico: Marlene C. Matta

Email: [ao2get2@bndes.gov.br](mailto:ao2get2@bndes.gov.br)

Fax: (021) 240-3504